

Transformación creativa de la ciudad: *hacia un enfoque renovado en la actuación institucional ante los retos de la sustentabilidad y el cambio climático.*


Arq. Santiago Antón Gracia

15 abril 2013

santiagoanton@prodigy.net.mx



Plan de exposición



Primera parte: la situación y la reflexión	15'
Segunda parte: la propuesta	15'
Un ejemplo de transformación creativa de la ciudad	10'
Conclusión	5'
Preguntas y respuestas	10'



Primera parte: la situación y la reflexión

- ✓ En México, resulta impostergable priorizar **un enfoque de intervención urbanística** en las ciudad ante la lógica financiera predominante que se ha impuesto para hacer la vivienda, el transporte y la infraestructura: **el urbanismo es económico y social, pero también es espacial.**
- ✓ Esta lógica financiera predominante (2000 a la fecha) se ha orientado a soluciones sectoriales e intervenciones aisladas, **sin generar un concepto de ciudad y sin proyectar una tipología de espacios que requerimos construir y/o rescatar para la Sociedad que deseamos: no se aprecia un rumbo definido.**
- ✓ **La dimensión espacial, esencia del urbanismo, puede constituirse como un catalizador de desarrollo,** por lo que su enfoque debería ser revalorizado para **potencializar la actuación institucional y promover una sinergia de inversión en las ciudad.**



La reflexión

Dos evidencias en México:

- Existe una **gran dificultad para identificar cuál es el problema, y por ende, no hay intervenciones estratégicas y buenos resultados**: se distorsiona la solución social adoptada, se sectoriza -sin un enfoque integral y sostenido- la solución financiera y se sacrifica la expresión espacial de la ciudad, **siendo esta última un vector potencial para orientar la transformación de la ciudad.**
- Un ejemplo de estos vacíos y disfuncionamientos institucionales lo apreciamos reflejado en: **la crisis de la política de desarrollo urbano / la ausencia de la dimensión ambiental en la ciudad / el rol preponderante e impositivo de la política financiera de vivienda y en la inexistencia de una política de movilidad urbana para las ciudades.**

¿Porqué no invertir la lógica de intervención?

Expresión espacial ->


Solución financiera ->

Solución social.



La intervención en las ciudades mexicanas ha adolecido de una **motivación institucional**, y por lo mismo, estas no logran aun:

- Una correcta **inserción regional y nacional**, menos aún, su **proyección global: competitividad.**
- Una adecuada **estructuración urbana** entre sus diversos componentes espaciales y funcionales que la integran: **cohesión social.**
- Una atención sostenida para superar su **déficit urbano acumulado y encauzar sus requerimientos a futuro** en medio ambiente, vivienda, movilidad urbana, infraestructura y prevención de riesgos: **financiamiento estratégico y sostenido.**



**Retos de la
Sustentabilidad y
atención al cambio
climático**



Surgen tres preguntas mayores :

- ¿Cómo **pasar a una acción más estratégica, integral y sostenida**, conciliando el **potencial de la ciudad existente** con la aplicación de los principios de **competitividad, cohesión social y financiamiento sostenido**, mismos que son tendientes a abordar los retos de sustentabilidad y cambio climático?
- ¿Cómo articular los esfuerzos y financiamientos dispersos, públicos y privados, **en una acción coherente, unitaria, sostenida y con un rumbo definido de la ciudad y de su *hinterland***, el territorio rural-ambiental?
- ¿Cómo innovar para hacer confluir, en **una sola vía de financiamiento integral con objetivos coincidentes**, el “tren de la vivienda” (2000-2012) y el nuevo “tren” que se avizora de infraestructura urbana-regional?

A la presente administración (SEDATU) se le presenta el desafío de:

Poner orden ->

Definir un nuevo rumbo ->

Conciliar objetivos e introducir coherencia



Segunda parte: una propuesta pragmática

En términos de política pública de desarrollo urbano, el desafío institucional se ubica en **anticipar la transformación de la ciudad**, incorporando los retos de la **sustentabilidad y el cambio climático**, para que ésta sea **creativa y sostenida**.

1. **Insertión regional-nacional** y su posible proyección global: vinculación ciudad y cuenca hidrográfica -> **competitividad**.
2. **Estructuración urbana-ambiental**: ciudad compacta, reciclamiento y recalificación urbanística-ambiental, renovación habitacional y eficiencia energética -> **cohesión social**.
3. **Atención al déficit urbano acumulado**: ambiental, vivienda, movilidad urbana, infraestructura y prevención de riesgos -> **financiamiento integral y sostenido**.

Dos procesos:

**Proyecto
(urbanismo)**

**Planificación
territorial**



Para ello, se requiere instrumentar **en la nueva SEDATU** una visión renovada en torno a una **reingeniería institucional**:

- La identificación de nuevas reglas, que sean claras y precisas, y la definición de **una motivación institucional: *la transformación creativa de la ciudad.***
- La definición de un enfoque de **proyecto de ciudad**, respaldado por la prospectiva territorial.
- La revalorización de la **planificación territorial** (urbana y ambiental) hacia su mejor articulación.
- La confluencia de dos procesos complementarios: **proyecto de ciudad y planificación territorial.**
- La **contractualización económica y financiera sostenida** del resultado del proceso proyecto-planificación (COPLADES y COPLADEMUN)



**Reingeniería
institucional
SEDATU**



Se trata de **reposicionar a la política de desarrollo urbano en el centro de la acción**, supeditando la lógica sectorial y los financiamientos dispersos de vivienda (DUIS) y transporte (PROTAM) a una lógica de **acción unitaria en la ciudad basada en el Urbanismo de proyecto**, y no más en la improvisación de la excesiva acción sectorial.

- Una SEDATU que asuma un rol mayor en la **reingeniería institucional de las políticas públicas territoriales** y en el **reposicionamiento de sus instrumentos de planificación territorial (PDU)**, promoviendo la transversalidad y el alineamiento en las políticas públicas y la articulación de los instrumentos de planificación.
- El lanzamiento de una nueva motivación en el sector para la década presente: **la transformación creativa de la ciudad.**

La transformación creativa de la ciudad ->

Campo de acción de una nueva generación de urbanistas y planificadores.

Reconstrucción del sector: función pública, investigación, academia, consultoría, Desarrolladores.



Un ejemplo de transformación creativa de la ciudad

La propuesta del Eco boulevard Insurgentes Puebla



ECO BOULEVARD INSURGENTES PUEBLA

Concentración del empleo en la ciudad central y expansión de la vivienda en la periferia norte y sur: importantes requerimientos de movilidad urbana aun no atendidos.

Una redinadomica desde el centro
a una periferia aislada

- Los sucesos del 11 de septiembre han creado la sensación de un tipo de mal que se ha extendido a la humanidad. Muchos cristianos y judíos han expresado su fe en Dios como el poder que está detrás de la creación de un tipo de mal que ha causado muerte.
- La creación de HOC y la Alianza Misionera. Después del desastre del 11 de septiembre, Dios me ha inspirado la creación de un tipo de sistema de la iglesia global. Según la perspectiva, me he ido a los lugares.

El Eje 11 Norte: potencial de vinculación urbanística ciudad central / periferia norte-sur

- La *U-2* es el avión más sofisticado jamás construido y el más silencioso en su categoría de la historia aérea.
- La importancia del mismo reside en la calidad de los datos que el piloto puede obtener de la zona de sobrevuelo.
- Una zona industrial que genera enormes beneficios.
- Barrios residenciales del tipo XIX o XX con grandes áreas abandonadas.
- El Antigua Instituto del Ferrocarril y la presencia de antiguos edificios históricos (con un alto potencial de reutilización).
- El Centro Histórico del SMOG es producto de la desguarnición y abandono.
- El caso del Rio Atoyac, una zona para la regeneración urbana y paisajística.
- El sector moderno de actividad económica de la zona.
- Una gran obra de transformación de espacios urbanos de la periferia sur.

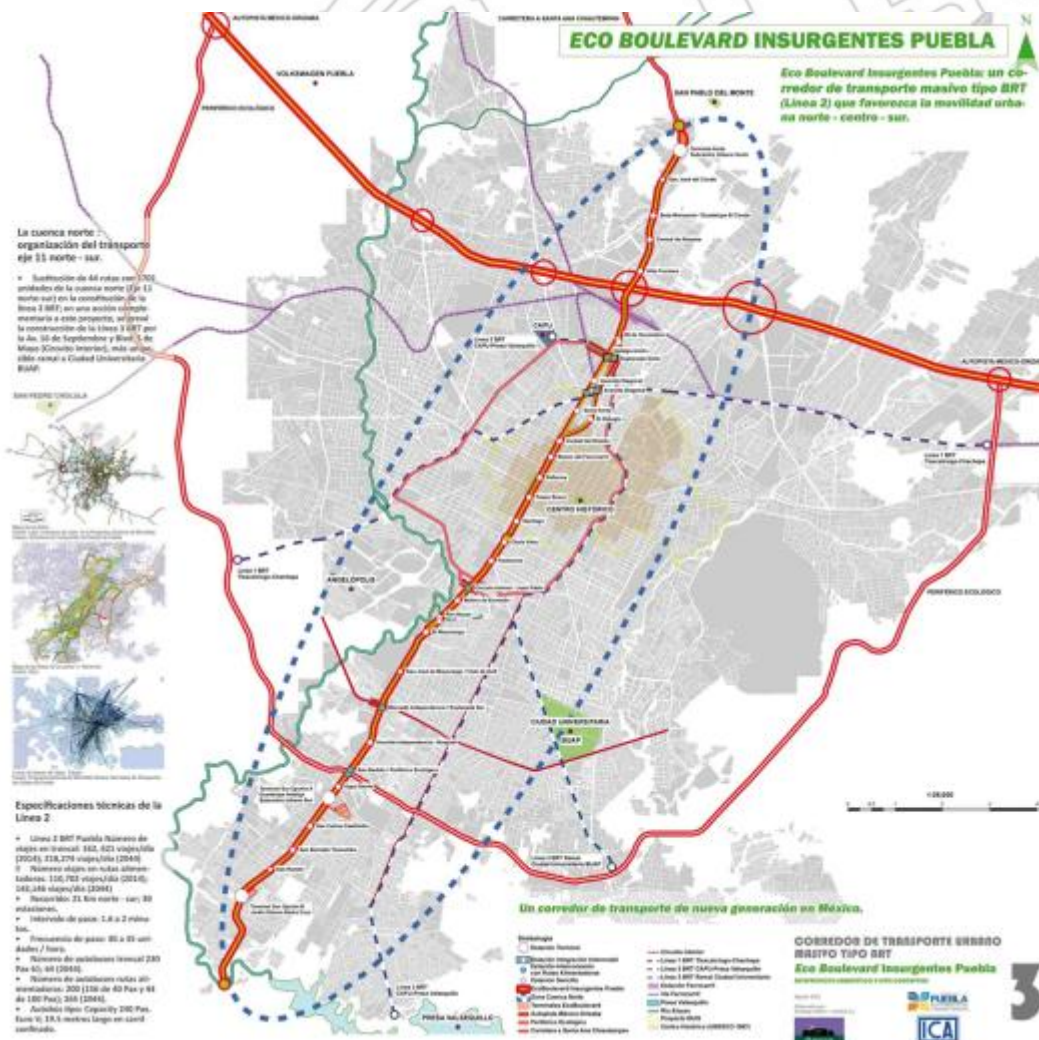
Expansión periférica norte y sur en articulación urbana; generación de núcleos desplazamientos norte - sur hacia el centro.

- 1 **Periferia norte:** expansión urbana en terrenos agrícolas mediante asentamientos irregulares e incorporación de otros poblamientos urbanos.
- 2 **Zona rural:** urbanización de zonas rurales con grandes salidas urbanas por el abandono de actividades, industrias tradicionales y migración de recuperación industrial.
- 3 **Ciudad central:** dopelamiento y desarrollo del centro histórico y comercial de los municipios urbanos en su totalidad y en sus zonas rurales.
- 4 **Zona sur:** nuevo desarrollo inmobiliario consolidado de la vivienda extrema.
- 5 **Periferia sur:** expansión urbana, migración y desplazamiento de elementos rurales y suburbanos irregulares (no son agrícolas) por nuevos centros de actividad, empleo y recreación urbana.

El Eje 11 norte-sur tiene un potencial de transformación y de vinculación urbanística de la ciudad central con las periferias norte y sur, para convertirse en el eje estructurador de la metrópoli. Mediante su adaptación y modernización, se propone aprovechar su trazo existente en 12 Km. y darle continuidad hacia el norte y el sur para crear el Eco-poleo en las inmediaciones Puebla en 21 Km.

- Stenography**
- **Stenograph International Convention (SIC)**
 - **Debate (Literary)**
 - **Spelling (Technical)**
 - **Stenographic Memory Training**
 - **Perfectionist Stenography**
 - **Continuous & Spelling Book Stenography**
 - **Classical Method**
 - **Expanded Vocabulary**
 - **Two Fingers**
 - **Phrase Stenography**
 - **Mini-Fingers**
 - **Programs (SIC)**
 - **Course Materials (SIC/SCC/SMC)**

DE I I NORTE-SUR: POTENCIAL DE TRANSFORMACIÓN Y DE VINCULOS URBANISTOS
Eco Boulevard Insurgentes Puebla





ECO BOULEVARD INSURGENTES PUEBLA
Transporte • Movilidad • Urbanismo

Este Boulevard Insurgentes Puebla es un proyecto integral sustentable que busca mejorar y promover a través de un conjunto de acciones de corto y mediano plazo (2012-2018).

UN ENTORNO URBANO SOSTENIBLE Y MODERNO DE DESARROLLO
Este Boulevard Insurgentes Puebla es un proyecto integral sustentable que busca mejorar y promover a través de un conjunto de acciones de corto y mediano plazo (2012-2018).

9



ECO BOULEVARD INSURGENTES PUEBLA
Transporte • Movilidad • Urbanismo

Este Boulevard Insurgentes Puebla es un proyecto integral sustentable que busca mejorar y promover a través de un conjunto de acciones de corto y mediano plazo (2012-2018).

10



CONCEPTO DE DISEÑO DE LA ESTACIÓN BRT

Creatividad e innovación en su diseño.

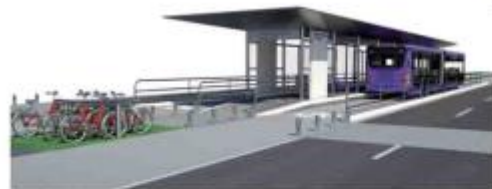
Economía, funcionalidad y adaptabilidad a futuro.



Una estación con tres principios básicos de diseño: economía, funcionalidad y adaptabilidad.

La estación BRT tipo de la Eco boulevard Insurgentes Puebla está diseñada con base a una estricta modulación ergonométrica que nos permite lograr: imagen urbana, seguridad y transparencia, estandarización de sus componentes constructivos, economía de construcción, facilidad en su mantenimiento, flexibilidad en su funcionamiento, y sobre todo, adaptabilidad de diseño a mediano y largo plazo para acoger sistemas alternativos de transporte (Travía).

Su premisa de diseño es la integración cuidadosa con la imagen urbana del Centro Histórico Puebla (UNESCO), siendo este el tramo urbano más importante del proyecto.



Un concepto de diseño urbanístico y arquitectónico creativo.

Se propone una estación ligera, transparente, segura, respetuosa de la imagen urbana del Centro Histórico, sin publicidad, con una dimensión y expresión arquitectónica sencilla y racional: una estación emblemática que contribuya a generar una nueva imagen urbana en el Eco-boulevard Insurgentes Puebla.

Se busca que la infraestructura necesaria para la inserción del sistema BRT en el Eco-boulevard Insurgentes Puebla no sea invasiva del espacio urbano, por el contrario, que ésta sea un componente generador de la nueva imagen urbana.

Se concibe una estación rigurosamente modulada que posibilite la más alta economía, funcionalidad y adaptabilidad: más allá que una estación de transporte, la estación será parte del nuevo espacio público en la ciudad para la movilidad urbana.



Una estación con altas especificaciones técnicas: fusión de diseño urbanístico y arquitectónico.

Dimensiones a ejes constructivos: 2.75 metros de ancho x 36.60 metros de largo; altura interior de la cubierta 3.66 metros, con iluminación cenital hacia el norte.

Superficie de la cubierta ligera de la estación: 234.60 M².

Superficie funcional de la estación para pasajeros: 100.65 M².

Nueve espacios funcionales modulados: carril confinado para paradero del BRT, módulo exterior para 6 bicicletas, vestíbulo vinculado al cruce peatonal semaforizado; rampa de acceso vinculado al cruce peatonal, módulo de pago, módulo de control de acceso/salida, módulo de ascenso y descenso de pasajeros al BRT, módulo de punto de reunión y espera; sistema de almacenamiento de agua (cap. 22 M³) de lluvia para irrigación beneficiada de los camellones centrales entre cada estación.

Superficie funcional para ascenso/descenso de pasajeros: 60.39 M²; capacidad para 180 a 240 pasajeros máximo en tránsito (30 pas/M² óptima); funcionamiento óptimo, ascenso y descenso de pasajeros a la estación de un BRT; adicionalmente, estación prevista para ascenso y descenso de pasajeros para dos BRTs simultáneos en dirección norte y sur.

Plataforma de desplante de la estación: a nivel de calle y de banquetta (N=0.275 metros) con acceso continuo para personas con discapacidad.

Cimentación con zapatas de concreto; estructura metálica de acero; paneles de vidrio con celosía metálica para las fachadas; paneles metálicos para la cubierta, algunos con celdas solares.

Nomenclatura y señalización prevista interior y exterior.

Mobiliario urbano interno: semáforos peatonales y vehiculares, bolardos preventivos, botes de basura, teléfono, sistemas de control para acceso y salida, botón de alarma y seguridad, cámaras de video, paneles informativos.

Sistema de cortinas metálicas para el cierre nocturno de la estación.

CONCEPTO DE DISEÑO DE LA ESTACIÓN BRT

Eco Boulevard Insurgentes Puebla

INTERPRETACIÓN ARQUITECTÓNICA A BRTI GUERRERO

Agosto 2012

Proyecto de

Interpretación

Arquitectónica

A BRTI GUERRERO

Agosto 2012

Proyecto de

Interpretación

Arquitectónica

A BRTI GUERRERO

Agosto 2012

Proyecto de

Interpretación

Arquitectónica

A BRTI GUERRERO

Agosto 2012



27



1. SUBCENTRO URBANO (SCU) PERIFERIA NORTE SAN PABLO DEL MONTE (vinculado a la Terminal Norte BRT) (7.8 has.)

Equipamiento urbano, comercios y servicios.

2. PUENTE DE LA ESTACIÓN FFCC Y PARQUE URBANO PUERTA NORTE PUEBLA (12.8 has.)

Un nuevo espacio público de calidad que dignifique la nueva puerta norte de la ciudad

Aprovechamiento de los espacios vacantes del nuevo distribuidor norte (en construcción) para crear un parque urbano temático (fuentes monumentales u otro tema) densamente arbolado que simbolice y dignifique la nueva puerta de entrada a la metrópoli. Un nuevo espacio público comunicado mediante el nuevo puente de la Estación FFCC. Un parque con utilización social y que sea un punto de identificación en la ciudad. La Puerta norte de la ciudad será una clara referencia en la fachada urbana de la ciudad hacia la Autopista México - Orizaba.

Aprovechamiento de la construcción de la Terminal Norte en San Pablo del Monte para generar una centralidad urbana en la periferia norte con comercios, servicios y equipamiento urbano con cobertura de Subcentro Urbano (SCU), mismo que coadyuvará a la estructuración urbana de esta periferia.



Puente de la estación FFC : una obra de infraestructura emblemática que vincula la ciudad central con la periferia norte.

PROYECTOS URBANÍSTICOS 1 Y 2

Eco Boulevard Insurgentes Puebla
EMPRESA DE DESARROLLO A ROLLO CONTANTE

Agosto 2012

Elaboración por

Equipo Técnico - 2008-12



28



3. CENTRO COMUNITARIO DE BARRIO COLONIA 20 DE NOVIEMBRE (3.9 has.)

Un nuevo espacio público y de equipamiento urbano de barrio.

Compensación social a la Colonia 20 de Noviembre por la inserción de la obra del Viaducto dotándola de un Centro de Barrio Comunitario, del cual carece en la actualidad, equipado con: nuevo espacio público, un parque urbano (en terrenos de la estación FFCC), talleres manuales y artesanales, una zona deportiva y recreativa, zona cultural y esparcimiento.



PROYECTO URBANÍSTICO 3

Eco Boulevard Insurgentes Puebla BARRIO COMUNITARIO A BARRIO COMUNITARIO

Agosto 2013

Elaborado por:
Santiago Antón + AGORA S.C.



29



4. COMPLEJO INTERMODAL INSURGENTES Y EXPLANADA NORTE + COMPLEJO DE USOS MIXTOS (6.1 has.)

Intermodal de transporte (Línea 2 y Línea 3 prevista y regionales CAPU), un nuevo espacio público, equipamiento urbano, comercios y servicios, estacionamiento subterráneo e inversión inmobiliaria.

Sobre el paso deprimido 1 (Av. 5 de Mayo, Circuito Interior) con 1.5 Km de longitud, se propone la generación del espacio urbano necesario para adaptar, con base a la nueva organización del transporte (RUTA), el principal nodo de convergencia de desplazamientos urbanos y regionales de la metrópoli (Estación CAPU + Línea 2 y 3 BRT prevista): estación de integración (Línea 2 y 3 prevista), hotel, comercios y servicios, estacionamiento subterráneo, gran explanada al aire libre, arbolada y a cubierto para acondicionar los flujos peatonales, vinculando con la CAPU.



Confortar las centralidades urbanas y otorgar una solución durable al nodo de convergencia de transporte más importante de la ciudad.

PROYECTO URBANÍSTICO 4

Eco Boulevard Insurgentes Puebla

INTERPROYECTO URBANÍSTICO A BOMBA GUAYATECO

Agosto 2013

Elaborado por:

Estudio Urbano AGORA S.C.



30



5. ESTACIÓN TREN A GRAN VELOCIDAD (TGV) PUEBLA - MÉXICO (35.4 has.)

Desde hace más dos décadas se prevé la construcción de un Tren a Gran Velocidad (TGV) que vincule Puebla con la Ciudad de México. Esta década puede ser la de la instrumentación de las primeras líneas de TGV en México, y por su importancia y cercanía, Puebla podría ser la primera. El trazo geométrico y de Ingeniería México - Puebla no representa problema, la dificultad está en prever el espacio urbano adecuado, apto y estratégico para ubicar la estación terminal TGV dentro de

la metrópoli, en la ciudad central y no en periferia. Se propone prever la ubicación de la estación TGV en este polígono para potencializar su efecto urbanístico de reciclamiento urbano de una zona industrial subutilizada y con numerosos baldíos industriales, vincular con la CAPU, justamente dentro del nodo de mayor convergencia de transportes de la ciudad.

Esta ubicación propuesta entra en la lógica del concepto y de los principios que persigue del proyecto Eco Boulevard Insurgentes Puebla.



Anticipar el nuevo espacio urbano que requieren las infraestructuras de transporte del futuro.



6. ESTACIÓN TREN EXPRESO REGIONAL (TER) PUEBLA - TLAXCALA (7.5 / 1.4 has.)

Con base al renacimiento del proyecto de TER Puebla - Tlaxcala por ambos gobiernos (GEP y GET, 2012), se propone prever el espacio urbano adecuado, apto y estratégico para ubicar la estación terminal TER dentro de la metrópoli, en la ciudad central y no en periferia. Se propone prever este polígono de una fábrica subutilizada para tales efectos en caso de que el proyecto de TGV marche a plazos

más diferidos que éste. No obstante, lo deseable sería una sola estación tanto para el TGV y el TER. Por otro lado, una opción B sería mediante la reubicación del mercado para lograr por un lado su mejor funcionamiento y por otro ceder espacio a la nueva vocación urbana que puede adquirir esta zona con las infraestructuras de transporte regional.

Esta ubicación propuesta entra en la lógica del concepto y de los principios que persigue del proyecto Eco Boulevard Insurgentes Puebla.

7. PASAJE DE LAS ARTES (2.2 Km)

Un nuevo espacio público para la creatividad y la difusión de las artes y la cultura.

Puesta en valor de las antiguas vías de ferrocarril de acceso a la antigua estación de trenes México - Puebla, ubicadas sobre la Av. Héroes de Nacozari. Con una sección adecuada, y en su calidad de por vial en este proyecto, se propone dignificar el trazo de las vías de FFCC y fomentar la recalificación urbana creando un pasaje cultural derivado a la expresión de las artes, ubicando antiguos vagones y locomotoras de tren para su exposición y utilización como espacios de difusión cultural de artistas poblanos. En torno a un pasaje arbolado y ajardinado, se trata de la generación de un nuevo espacio público de calidad y originalidad, no existente en México.

Un punto de sutura urbanística para la reconquista del espacio urbano y la promoción de la cohesión de los barrios tradicionales.



PROYECTO URBANÍSTICOS 5. 6. 7

Eco Boulevard Insurgentes Puebla

INTERPRETADO GRÁFICAMENTE A BYEN GUARDAR

Ago 2012

Proyecto 1

Ante el Comité de 2009-10



31



8. CIUDAD DEL DISEÑO POLÍGONO A CENTRO HISTÓRICO

(5,8 Has.)

Un nuevo espacio público de calidad y referencia mundial para impulsar la creatividad y el desarrollo tecnológico de los creadores Poblanos.



Puebla ha sido reconocida como Capital Mundial del Diseño. Esta denominación de Ciudad Creativa (Creative City) la otorga la UNESCO y la reciben aquellas ciudades que fomentan el aprovechamiento del potencial creativo, social y económico de las colectividades y fomentan la diversidad cultural.

Se requiere generar espacio urbano y arquitectónico para atender los requerimientos de tan importante proyecto, mismo que es de apoyo para la proyección de los creadores poblanos: dentro del proyecto integral del Eco Boulevard Insurgentes se ha conceptualizado adaptar un nuevo espacio urbano para tales efectos, como una propuesta sólida y fundada.

Se concibe a la Ciudad del Diseño como una oportunidad de inversión para el reciclamiento de los barrios tradicionales y la revitalización urbana del Centro Histórico, ambas acciones promovidas por el Eco boulevard.

La Ciudad del Diseño no debe de visualizarse solamente como un proyecto de desarrollo económico y tecnológico, tiene también una vertiente urbanística de vital importancia para la metrópoli que es necesario identificar para potencializar su éxito y proyección internacional. El Eco Boulevard es una oportunidad para repensar su ubicación.



Dos polígonos complementarios articulados entre sí por el Eco boulevard:

Se plantea que el primer polígono de la Ciudad del Diseño se ubique dentro del Centro Histórico para representar un vector de reutilización del Patrimonio Histórico abandonado y en deterioro: se propone la reutilización de la antigua fábrica harinera,

la antigua fábrica El Carmen y la reedificación de la parte norte del Museo de la Estación FFCC (Conaculta, SEPI), actualmente subutilizada. Se propone que la Ciudad del Diseño sea un punto estratégico de sintonía urbana de los barrios tradicionales y el CH. Este proyecto es un proceso de conceptualización y financiamiento por el GEP puede crear sinergia de inversión con el Eco boulevard Insurgentes Puebla. Identificamos que ambos proyectos son potencialmente complementarios para coadyuvar a la revitalización del Centro Histórico. (5,8 Has.)

Se prevé un segundo polígono para la Ciudad del Diseño hacia el sur, para reutilizar las antiguas fábricas textiles Enmedio y Amatlán. (2,2 Has.)

Transformar las antiguas fábricas textiles y harineras en la Ciudad del Diseño, dos polígonos vinculados por el Eco boulevard y una red de movilidad ligera.

La idea es pasar del Patrimonio abandonado del S. XIX a nuevos espacios creativos del S.XXI a través de su puesta en valor y de una transformación creativa de la ciudad.

La Ciudad del Diseño empieza por el diseño de la ciudad, como expresión de arte y creatividad colectiva.

PROYECTO URBANÍSTICO 8

Eco Boulevard Insurgentes Puebla

INTERVENCIÓN URBANÍSTICA Y REDES COLECTIVAS

Agosto 2013

Interacción con

Entorno Urbano y Social



32



9. CENTRO ADMINISTRATIVO GEP (CA-GEP) (11 Has.)

Una nueva zona de equipamiento urbano administración y gobierno para impulsar nuevas actividades económicas en el Centro Histórico y motivar la vivienda y su repoblamiento.



En proximidad con la Ciudad del Diseño, en una zona de cinco manzanas subutilizadas (dentro del Polígono CH-UNESCO 1987), con usos de suelo no compatibles con los objetivos de revitalización del Centro Histórico, se propone un Centro Administrativo del GEP que permita reubicar a ciertas dependencias del GEP que operan dispersas y en malas condiciones. Complementariamente al Centro Integral de Servicios (CIS Angelópolis, en proceso de construcción), este Centro será más próximo y accesible a la población y reforzará los objetivos de reactivación de la economía y las inversiones en el Centro Histórico, en concordancia también con el DUIS.

De no ser factible su realización, un complejo de oficinas para pequeñas empresas tipo incubadores de empresas (PYMES).

PROYECTO URBANÍSTICO 9

Eco Boulevard Insurgentes Puebla

RECONEXIÓN URBANÍSTICA A BARRIO GUERRITAS

Agosto 2023

Proyecto de
Luisa Fernanda GARCÍA GIL



33



10. CRUCE PEATONAL TIPO (REFORMA) Y NUEVA ZONA HOTELERA EN CENTRO HISTÓRICO : FACHADA URBANA A PARQUE GARCIA BRAVO (2.9 Has)

Una nueva zona de desarrollo económico, servicios y desarrollo inmobiliario, de apoyo al turismo.

Un cruce peatonal integrado al acceso-salida de las estaciones.

Se proponen 31 cruces peatonales, uno por cada estación, a nivel de calle con pavimentación, señalización, nomenclatura, semaforización peatonal y mobiliario urbano (bolardos de protección). Todos los cruces están rematados 5.30 metros del paramento longitudinal del cruce vial, lo que permite acoger un vehículo en vuelta derecha y proteger mejor al peatón. A partir del cruce peatonal se tiene acceso directo a la entrada-salida de cada estación, ubicándose a un costado un espacio de estacionamiento para 6 bicicletas por cada estación para estimular los circuitos integrados de movilidad ligera (CIMI) proyectados.



Nueva zona hotelera en Centro Histórico (fachada urbana a Parque García Bravo): una nueva zona de desarrollo económico, servicios y desarrollo inmobiliario. La fachada del CH hacia el Parque García Bravo tiene un alto potencial de reciclamiento urbano. Esta fachada urbana está subutilizada y actualmente deteriorada; requiere mejorar su imagen urbana por ser históricamente la fachada de acceso al CH desde la Antigua Estación del Ferrocarril. En coherencia con los otros proyectos propuestos, este proyecto es otro detonador estratégico más para la revitalización del CH. Se proponen hoteles y servicios turísticos en edificaciones de 4 a 5 niveles.

CRUCE PEATONAL TIPO (REFORMA) Y PROYECTO URBANÍSTICO 10
Eco Boulevard Insurgentes Puebla
INTERPROYECTO URBANÍSTICO A BARRIO OBSERVATORIO

Agosto 2023

Proyecto de
Urbanismo Urbano - URBAN 10



34



11. GLORIETA SIMBÓLICA

Un nuevo emblema de la ciudad.

Por un lado, el Eco boulevard requiere de un retorno natural y directo a la mitad de su trazo, independientemente del sistema de retornos previsto. En el cruce con la calle 31 Poniente, se plantea esta glorieta como un retorno natural e inmediato para los autobuses BRT, en caso de emergencia o de ser necesario. Por otro lado, se propone esta glorieta como un componente emblemático y/o simbólico en el cual se nos muestre, mediante un cono ajardinado, el volumen y la silueta de un volcán. Puebla es tierra de volcanes.



12. EXPLANADA CENTRO SOBRE PASO DEPRIMIDO 2 (0.7 Has.)

Un nuevo espacio público y de interconexión.

Sobre el deprimido 2 (Av. Juan Pablo II, Circuito Interior) se propone una explanada arbolada de 500 metros longitud que facilite el flujo peatonal de este nodo de interconexión del Eco boulevard con rutas alimentadoras. Esta explanada, será punto de interconexión, nuevo espacio público, zona arbolada y estacionamiento subterráneo para los usuarios de la línea 2. Este es el concepto de explanada propuesta.

15. EXPLANADA SUR SOBRE PASO DEPRIMIDO 2 (1.8 Has.)

Un nuevo espacio público y de interconexión de transporte.



Sobre el deprimido 3 (Av. Municipio Libre) se propone una explanada arbolada de 500 metros longitud que facilite el flujo peatonal de este nodo de interconexión del Eco boulevard con rutas alimentadoras. Esta explanada será punto de interconexión, nuevo espacio público, zona arbolada y estacionamiento subterráneo para los usuarios de la línea 2 BRT.



Una ingeniería subterránea para el tráfico de automóviles y un urbanismo en superficie para la movilidad peatonal.

Fusión de ingeniería + urbanismo + movilidad.

PROYECTOS URBANÍSTICOS 11, 12, Y 15

Eco Boulevard Insurgentes Puebla
INTERPRETADO GRÁFICAMENTE A TRAVÉS DE DISEÑOS

Agosto 2013

Elaborado por:
AGORA + AGORA SC



35



13. CIUDAD DEL DISEÑO POLÍGONO B (2.2 Has.)



Se prevé un segundo polígono para la Ciudad del Diseño hacia el sur, para reutilizar las antiguas fabricas textiles El Enmedio y Amatlán, junto a la rivera del cauce del Río Atoyac, generando un proyecto integral ambiental y urbanístico que otorgue una importante imagen a este segundo polígono.



El Enmedio, antigua fabrica textil



Escala 1:2,000

14. CENTRO CORPORATIVO INSURGENTES PUEBLA

Un nuevo espacio de desarrollo económico, inmobiliario, imagen y proyección internacional.

(8.2 Has.)

Angelópolis es un ensanche urbano y de desarrollo económico de vital importancia para la ciudad, sin embargo, está en cierta medida desvinculado de la ciudad central y de su continuo urbano. El Eco boulevard ofrecerá mejorar este vínculo fundamental que sobre todo favorecería al Centro Histórico. Por otro lado, Puebla no cuenta con un componente arquitectónico de altura que sea emblemático de la ciudad.

Se propone en su acceso desde el Eco boulevard, aprovechando los grandes baldíos urbanos existentes y el potencial de reutilización de la antigua fábrica textil El Moyaorazgo, crear como punto de sutura urbana un complejo emblemático para la metrópoli: el Centro Corporativo Insurgentes Puebla, compuesto por tres torres de oficinas (30 a 40 niveles) en donde se aloje un centro de negocios y los servicios especializados internacionales de la ciudad. Tres torres simbólicas. Este complejo representaría una puerta de acceso Angelópolis - Centro Histórico a través del Eco boulevard.



PROYECTOS URBANÍSTICOS 13 Y 14

Eco Boulevard Insurgentes Puebla
REPROYECTO URBANÍSTICO A BOM COBERTOS

Abril 2013

Elaborado por

Agencia Urbana + AGORA SC



PUEBLA



36



16. COMPLEJO HOSPITALARIO

(5.2 Has.)

Se propone un Centro Hospitalario que refuerce al equipamiento en salud en la zona sur de la ciudad. Aprovechando baldíos urbanos importantes, esta ubicación inmejorable vendría a recalificar el entorno inmediato de esta zona de la ciudad.



18. PARQUE URBANO Y PUERTA SUR PUEBLA, ACCESO AL ANP PRESA VALSEQUILLO.

Vinculación de los espacios naturales a la estructura urbana de la ciudad.

El cuerpo de agua más grande de Puebla, la presa de Valsequillo, construida en la década de 1940, fue declarada en la Convención Internacional de Humedales de Importancia Internacional (Convención RAMSAR), como uno de los humedales más importantes del país. Valsequillo presenta una alta biodiversidad con 239 especies de aves, 23 de reptiles y 15 de mamíferos; 21 mil hectáreas de terrenos agrícolas, al tiempo que se desarrollan en ella actividades de pesca, recreación y turismo. Asimismo comprende una historia natural y cultural, porque cerca de la presa se han encontrado fósiles de fauna extinta como el mamut.

Se propone, con base al rescate y saneamiento pretendido en este espacio natural, prever un acceso desde la puerta sur del Eco boulevard Insurgentes para que sea así un punto de interés más del proyecto.



Especialización de Puebla para la prestación de servicios de salud.

19. CIRCUITO DE MOVILIDAD URBANA LIGERA (CMUL) EN 37 KM.

Se propone ofrecer una movilidad urbana alternativa a la motorizada que vincule estos proyectos urbanísticos estratégicos a lo largo del trazo del Eco boulevard Insurgentes. Se trata de tres circuitos de movilidad ligera que se complementen con la ciclistas planteadas dentro de la sección vial del Eco boulevard, la cual fungiría como eje estructurador y de confluencia de los mismos.

Se propone el concepto de circuito integrado de movilidad ligera (CIML) que se propone considera: ciclista, un carril para vehículos híbridos de transporte local + todo tipo de vehículos no motorizados, andadores peatonales y áreas verdes. En cierta medida, similar a lo que plantea el proyecto DUIS como sendas seguras en el CH, con la diferencia de que estos circuitos están concebidos para vincular puntos de interés y reforzar la sutura urbana propuesta a través de los 20 proyectos urbanísticos integrales. En su caso, complementarlo a lo que propone el proyecto DUIS en este sentido, pero con menos ejes de posmodernización en lo que denominan sendas seguras.

Se proponen tres CIML interrelacionados y que ofrecen una alternativa continua de movilidad y de intermodalidad vinculando además a los 15 proyectos urbanísticos:

1. Circuito 1: CIML Eco boulevard, siendo la misma ciclista propuesta en el Eco boulevard Insurgentes Puebla en sentido norte-sur y sur-norte, la cual sería el eje estructurador de los tres circuitos (21 Km.)
2. Circuito 2: CIML Centro Histórico, que sería una estructura básica con posibilidades de ampliación una vez verificado su buen funcionamiento (7.3 Km.)

3. Circuito 3: CIML Río Atayac - Av. 5 de Mayo - Explanada Norte - Nodo Intermodal (9 Km.)

Esta propuesta de movilidad alternativa reforzaría los objetivos urbanísticos de la Ciudad del Diseño, el Pasaje de las Artes y el resto de los nuevos espacios públicos propuestos.



17. SUBCENTRO URBANO (SCU) PERIFERIA SUR (VINCULADO A TERMINAL SUR BRT)

(18.3 Has.)

Creación de una nueva centralidad urbana en la periferia Sur que oriente la estructuración urbana de la misma.

Aprovechamiento de la construcción de la Terminal Sur para generar una centralidad urbana en la periferia sur con comercios, servicios y equipamiento urbano con cobertura de Subcentro Urbano (SCU), mismo que coadyuvará a la estructuración urbana de esta periferia, acompañando los esfuerzos ya realizados del equipamiento urbano ya existente en su entorno (hospital, centro comercial).

20. RUTA CONMEMORATIVA 500 AÑOS PUEBLA (1531 - 2031).

Se propone prever desde ahora a lo largo de este eje estructurador y emblemático el incorporar también una dimensión plástica y escultural. Se sugiere prever urbanísticamente el tema de la conmemoración de los 500 años de la fundación de la ciudad de Puebla. Se propone prever la ubicación de 5 esculturas monumentales a lo largo del Eco boulevard; una por cada 100 años de historia y tradiciones. De esta manera, se considera lanzar un concurso internacional (2013) que movilice a los creadores plásticos a nivel internacional para proponer, en la ubicación prevista en el Eco boulevard, 5 esculturas modernas de gran calidad plástica. Se propone construir las dos primeras esculturas en el Eco boulevard en este gobierno, y las restantes en cada período de gobierno hasta llegar al año 2031. Se lanzaría el mensaje de que Puebla es una metrópoli internacional con un gran pasado histórico y de vanguardia internacional.



Escultura de Jorge Ochoa



Escultura de Eduardo Chillida

Eco Boulevard Insurgentes Puebla: fusión de Ingeniería, diseño urbanístico, paisaje, arquitectura, y composición plástica, mediante la asociación de un contrato Eco Boulevard (APP).

PROYECTOS URBANÍSTICOS 16, 17, 18, 19 Y 20

Eco Boulevard Insurgentes Puebla

INTERPRETACIÓN URBANÍSTICA A BARRIO ORGANIZADO

Agosto 2013

Proyecto de

Planificación Urbana

Agencia Urbana - 2013A-1-2

Agencia Urbana

PUEBLA

AGENCIA URBANA

2013A-1-2

Agencia Urbana



37



Conclusión

- ✓ Se presenta una **coyuntura institucional** (SEDATU) que se debe aprovechar.
- ✓ El **modelo actual de desarrollo urbano** no ha funcionado y no se está atendiendo la problemática y proyectando la ciudad en sustentabilidad.
- ✓ La **visión urbanística** debe reposicionarse en la ciudad por encima de la lógica financiera sectorial predominante para la vivienda , el transporte y la infraestructura.
- ✓ El **proyecto** aparece como la mejor herramienta para pasar a la acción integral y sostenida.
- ✓ La complementariedad **proyecto / planificación territorial** es vital para la reorientación del modelo actual.
- ✓ La **transformación creativa de la ciudad** no debe ser enunciativa, debería ser un **eje de actuación institucional con una bolsa de financiamiento integral** de la necesaria renovación de la política de desarrollo urbano.



Arq. Santiago Antón Gracia

santiagoanton@prodigy.net.mx

